

В соответствии с подпунктом 3.7 пункта 3 повестки дня ПРОТОКОЛА пятьдесят седьмого заседания Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций от 04-06.03.2014г. согласовано Руководство по эксплуатации «Вагон крытый модели 11-7038. 7038.00.000 РЭ», которое приводится в Приложении N 6.

ДКПП 35.20.33
ДКПП(30.20.33-00.00)①

ОКП 31 8211

УТВЕРЖДАЮ

Технический директор
ОАО «Крюковский вагоно-
строительный завод»

Б.А. Коробка
« 06 » 03 2008 г.



ВАГОН КРЫТЫЙ
МОДЕЛИ 11-7038

Руководство по эксплуатации
7038.00.000 РЭ

ВАГОН КРИТИЙ
МОДЕЛІ 11-7038

Настанова щодо експлуатування
7038.00.000 НЕ

СОГЛАСОВАНО

Директор ГП «Проектно-
конструкторское и
технологическое бюро
в составе УЗ»



Б.Д. Лебедь

2008 г.

РАЗРАБОТАНО

Главный конструктор
грузового вагоностроения
ОАО «Крюковский вагоно-
строительный завод»

Е.Р. Можейко

« 14 »

01

2008 г.

УЧТЕННЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР	6 4 6
16.01.14г. <i>Л.Р.</i>	

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Изм. № дубл.	Подпись и дата
7038-ЭБД-Грану-7.04.08				

СОДЕРЖАНИЕ

1	Описание и работа	Л. 4
1.1	Назначение.....	4
1.2	Техническая характеристика	4
1.3	Состав вагона	5
1.4	Описание и работа составных частей	5
2	Использование по назначению.....	12
3	Техническое обслуживание.....	19
4	Текущий ремонт	24
5	Хранение.....	26
6	Транспортирование.....	27
	Рисунок 1 – Вагон крытый модели 11-7038.....	28
	Рисунок 2 - Кузов.....	29
	Рисунок 3 – Дверь	30
	Рисунок 4 – Рама.....	31
	Рисунок 5 – Крыша.....	32
	Рисунок 6 – Тормоз автоматический.....	33
	Рисунок 7 - Фиксация валика переключателя режимов	34
	Рисунок 8 - Тормоз стояночный	35
	Рисунок 9 - Установка авторежима грузового на незагруженном вагоне	36
	Рисунок 10 – Устройство автосцепное.....	37
	Рисунок 11 – Расцепной привод.....	38
	Рисунок 12 – Тележки модели 18-7055, 18-100, 18-1750.0, 18-9770 и другие взаимозаменяемые модели.....	39

ОБЩИЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

640

7038.00.000 РЭ

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		Лит.	Лист	Листов
					Вагон крытый модели 11-7038 Руководство по эксплуатации	А	2	32410
Разработал		Андрюшина	<i>[Подпись]</i>	14.01.08				
Проверил		Можейко	<i>[Подпись]</i>	14.01.08				
Н. Контр.		Лямина	<i>[Подпись]</i>	15.01.08				
Утвердил								

ОАО «КВСЗ» ПКУ

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038-380	<i>[Подпись]</i> 14.01.08			

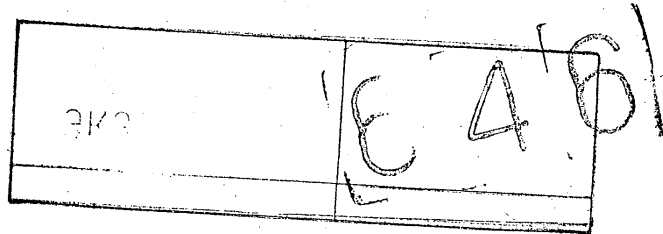
Настоящее Руководство по эксплуатации (далее - Руководство) содержит сведения необходимые для ознакомления с конструкцией вагона крытого модели 11-7038 (далее - вагон) и является руководящим материалом при его эксплуатации, использовании по назначению, техническом обслуживании и ремонте, а также содержит необходимые сведения по мерам безопасности при эксплуатации вагона, оценке технического состояния для определения необходимости отправки вагона в ремонт.

Обслуживающий персонал при эксплуатации, обслуживании и ремонте вагона, кроме требований настоящего руководства, должен выполнять все правила и указания, предписываемые инструкциями, распоряжениями, техническими условиями, действующими на железных дорогах, в части техники безопасности, сохранности вагона при транспортировке и погрузочно-разгрузочных работах, а также содержания в исправном состоянии ходовых частей, тормозов, автосцепных устройств и вагона в целом.

Примечания

1 Завод оставляет за собой право на конструктивные изменения в связи с постоянным усовершенствованием конструкции вагона.

2 Знаком «*» в настоящем Руководстве отмечены НД, разработанные в рамках национального законодательства Украины, в соответствии с требованиями НД, принятых в международном сообщении.



Инв. № полл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
4038-380	4.04.08			

2	Зам.	7038.139	Подпись	Дата	7038.00.000 РЭ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		3

1 ОПИСАНИЕ И РАБОТА

1.1 Назначение

Вагон предназначен для перевозки штучных, тарно-штучных и пакетированных грузов широкой номенклатуры, требующих защиты от атмосферных осадков, по железным дорогам колеи 1520 мм.

1.2 Техническая характеристика

1.2.1 Основные параметры и размеры вагона приведены в таблице 1.

Т а б л и ц а 1

Наименование и размерность параметров	Нормативное значение параметра
1 Ширина колеи, мм	1520
2 Грузоподъемность, т, не более	68
3 Масса тары, т, не более	25,3±0,7
4 Расчетная статическая нагрузка от колесной пары на рельсы, кН (тс)	230,5 (23,5)
5 Длина вагона по осям сцепления автосцепок, мм	18720 ⁺⁵⁴ ₋₁₄
6 Габарит по ГОСТ 9238-83	1-Т
7 Конструкционная скорость, км/ч	120
Эксплуатационная скорость, км/ч:	
- порожний вагон	100
- груженный вагон	90
8 Объем кузова, м ³ , не менее	150
9 Площадь пола, м ²	48,8
10 Размеры дверного проема, мм	3900x2862
11 Тип дверей	Раздвижные, несамонуплотняющиеся, по две с каждой стороны
12 Внутренние размеры кузова, мм:	
- высота по боковой стене	3106
- ширина по раме	2790
- длина	17492
13 Высота вагона от уровня головок рельсов до уровня пола, мм	1240

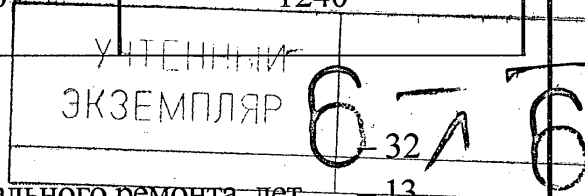
1.2.2 Показатели надежности

Назначенный срок службы, лет

Назначенный срок службы до первого капитального ремонта, лет 13

Назначенный межремонтный срок службы от постройки и от капитального ремонта до первого деповского ремонта, лет (тыс. км) – 3 (210)

Вагон соответствует требованиям исполнения УХЛ категории размещения I по ГОСТ 15150-69 с нижним рабочим значением температур воздуха минус 60 °С.



Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
2	30м	7038.139	<i>[Signature]</i>	15.04.14

7038.00.000 РЭ

1.2.3 Конструкция вагона соответствует требованиям “Норм для расчета и проектирования вагонов железных дорог МПС колеи 1520 мм (несамоходных)”, Москва, 1996 г.

1.3 Состав вагона

1.3.1 Вагон (рисунок 1) состоит из следующих составных частей:

- кузова 1;
- рамы 2;
- крыши 3;
- автоматического тормоза 4;
- стояночного тормоза 5;
- автосцепных устройств 6;
- ходовой части, состоящей из двух тележек 7.

1.3.2 Вагон оборудован:

- подножками 8 и поручнями 9 для составителей поездов;
- подножками для подъема в вагон 10 на боковой стене в зоне дверного проема;
- кронштейнами 11 для установки поездных сигнальных знаков;
- кронштейнами для подтягивания вагонов при производстве маневровых, погрузочно-разгрузочных и ремонтных работ, расположенных на боковых обвязках рамы.

1.3.3 Погрузка и разгрузка штучных, тарно-штучных и пакетированных грузов в вагон осуществляется через боковые двери погрузчиком с боковых эстакад (рампы).

1.4 Описание и работа составных частей

1.4.1 Кузов (рисунок 2) цельнометаллический сварной конструкции состоит из двух боковых стен 1, дверей 2 задвижной конструкции с верхним подвешиванием, торцевых стен 3.

УЧЕБНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР	64

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата	
7038-330	[Подпись]				кронштейнами 11 для установки поездных сигнальных знаков; кронштейнами для подтягивания вагонов при производстве маневровых, погрузочно-разгрузочных и ремонтных работ, расположенных на боковых обвязках рамы. 1.3.3 Погрузка и разгрузка штучных, тарно-штучных и пакетированных грузов в вагон осуществляется через боковые двери погрузчиком с боковых эстакад (рамп). 1.4 Описание и работа составных частей 1.4.1 Кузов (рисунок 2) цельнометаллический сварной конструкции состоит из двух боковых стен 1, дверей 2 задвижной конструкции с верхним подвешиванием, торцевых стен 3.
					УЧЕТНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР 646
					7038.00.000 РЭ
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	

1.4.2 Стены боковые (рисунок 2) состоят из верхней обвязки 4 сварной конструкции, стоек 5, выполненных из двутавра № 10 по ГОСТ 8239-89, стоек 6 дверного проема, обшивы 7, выполненной из профиля гофрированного размером 944 мм x 13 мм x 11 мм x 3 мм по ТУ У 27.3-00190319-1294-2003* (в нижней части стены) и гладкого листа, толщиной 2,5 (в верхней части стены).

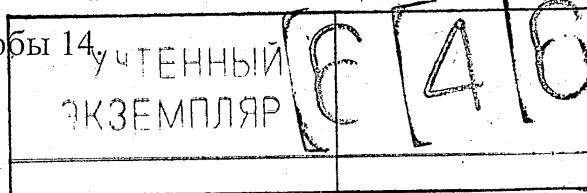
Верхняя обвязка 4, сварной конструкции. Крайние части (А-А) состоят из горячекатаного уголка 8 размером 100 мм x 63 мм x 6 мм по ГОСТ 8510-86 и гнутого уголка 9, замкнутых в коробочку полосой 10. Средняя часть (наддверный пояс), коробчатого сечения незамкнутого типа (Б-Б), состоит из горячекатаного уголка 11 размером 125 мм x 80 мм x 10 мм по ГОСТ 8510-86 и вертикальной полосы 12, накрытых сверху козырьком 13.

1.4.3 Торцевые стены 3 (рисунок 2) состоят из верхней обвязки 14 и крайних обвязок 15 коробчатого сечения, вертикальных стоек 16 таврового сечения, горизонтальных поясов 17 П - образного профиля и обшивы 18, выполненной из гладкого листа.

1.4.4 Дверь боковая (рисунок 3) состоит из двух створок 1, состоящих из каркаса, обшитого гофрированным листом, включающего верхние обвязки 2, выполненные из гнутых уголков, замкнутых в коробочку, нижние обвязки 3, обвязки боковые 4 и 5.

Обвязки боковые 4 одной из створок двери выполнены из горячекатаного уголка размерами 50 мм x 50 мм x 5 мм по (ДСТУ 2251-93*) ГОСТ 8509-93. На другой створке двери установлена одна обвязка боковая 4 и одна обвязка боковая 5 С-образного профиля, в который заходит уплотнитель 9, расположенный на обвязке боковой 4 (обеспечивающий плотность створок двери при закрытом положении).

На верхней обвязке каждой створки двери имеется по два кронштейна 6 с роликами 7 для перемещения створок двери по направляющим наддверного пояса при открывании и закрывании. Для перемещения створок двери на боковых обвязках имеются ручки 8 и скобы 14.



Подпись и дата	Изм. инв. №	Един. изд.	Подпись и дата
14.12.12			

1	Зам.	7038.00.000	14.12.12
Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист
6

Для предотвращения самопроизвольного открывания дверь оборудована закладкой 10 и балансиром 11, установленным на оси кронштейна 12. В фиксирующей закладке 10 и кронштейне 12 выполнены отверстия 13, предназначенные для постановки запорно-пломбирующего устройства (ЗПУ) (или проволочных закруток).

Для удержания двери в открытом положении на боковой обвязке каждой створки двери имеется защелка 15, которая заводится в скобу на боковой стене.

Для открывания двери необходимо снять ЗПУ (проволочные скрутки), повернуть балансир 11 в нерабочее положение, вывести зуб закладки 10 из полости кронштейна 12 и откинуть закладку. Передвигая створки при помощи ручки 8, открыть дверь. Для облегчения открывания двери можно использовать лом, устанавливаемый через скобу 14 в отверстия дверного упора на боковых стенах кузова.

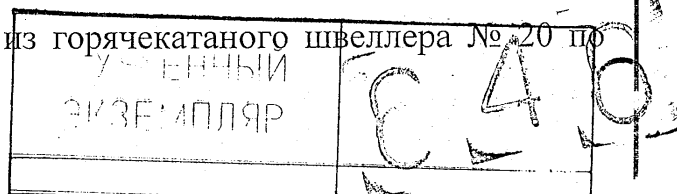
Для закрывания створки двери необходимо сдвинуть до полного закрытия дверного проема, и при помощи закладки 10 и балансира 11 зафиксировать в закрытом положении.

1.4.5 Рама (рисунок 4) сварной конструкции включает хребтовую балку 1, две боковые балки 2, две шкворневые балки 3, две промежуточные поперечные балки 4, центральную поперечную балку 5, концевые балки 6, металлический пол 7 с рифленой поверхностью, который опирается на систему продольных и поперечных балочек, выполненных из горячекатаного швеллера № 10 по ДСТУ 3436-96* (ГОСТ 8240-97).

1.4.6 Хребтовая балка 1 (рисунок 4) сварной конструкции состоит из верхнего листа 8 толщиной 10 мм, нижнего листа 9 толщиной 16 мм и двух вертикальных листов 10 переменного сечения (А-А). Концевые части вертикальных листов выполнены толщиной 12 мм, средняя часть толщиной 8 мм.

Концевые части хребтовой балки оборудованы передними упорами 11 и задними упорами 12 (вид Б), в зоне расположения шкворневых балок сварены надпятниковые коробки 13. В зоне расположения поперечных промежуточных балок сварены диафрагмы 14.

1.4.7 Боковые балки 2 выполнены из горячекатаного швеллера № 20 по ДСТУ 3436-96* (ГОСТ 8240-97).



Подпись и дата	Взв. №	Нив. №	Подпись и дата
С. 19.12.12			

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	7038.00.000 РЭ	Лист
3см	7038.094	412.12				7

1.4.7 Боковые балки 2 выполнены из горячекатаного швеллера № 20 по ГОСТ 8240- 97.

1.4.8 Шкворневые балки 3 имеют коробчатое сечение, образованное верхним, нижним и двумя вертикальными листами и выполнены в виде бруса переменного сечения. Для установки на тележки на нижнем листе каждой шкворневой балки установлены пятник 15 и скользуны 16. На концевых частях нижних листов шкворневых балок имеются места для подъема вагона домкратами, с поверхностью, препятствующей скольжению головок домкратов.

1.4.9 Крыша (рисунок 5) состоит из 16 поперечных дуг 1, двух фрамуг 2 и обшивы, состоящей из крайних гофрированных листов 3 и среднего гладкого листа 4.

1.4.10 Тормоз автоматический

Вагон оборудован автоматическим прямодействующим тормозом.

Тормоз (рисунок 6) состоит из воздухопровода и передачи рычажной.

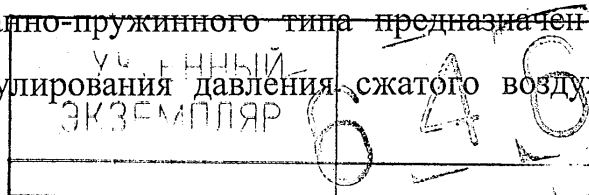
Воздухопровод включает в себя:

- магистральный трубопровод 1, выполненный из стальных труб (42х4) мм с подсоединенными к ним соединительными рукавами 2;
- воздухораспределитель 3 типа 483А-03, обеспечивающий управляемость процессами торможения и неистоцимость тормозов на больших спусках. Он состоит из главной части, камеры, магистральной части. Камера имеет валик для переключения грузовых режимов: Г – груженный, С – средний и П – порожний (рисунок 7).

Магистральная часть имеет устройство для переключения тормозных режимов: равнинный – Р и горный – Г.

Главная часть имеет выпускной клапан для быстрого отпуска, который приводится в действие вручную при помощи цепочки выпускного клапана 4.

Авторежим грузовой 5 клапанный пружинного типа предназначен для непрерывного автоматического регулирования давления сжатого воздуха в



Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инов. № дубл.	Подпись и дата
4038-380	Инов. 4.04.08			

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	7038.00.000 РЭ	Лист
						8

Для питания тормозного цилиндра сжатым воздухом в системе предусмотрен воздушный резервуар 7. Объем резервуара 78 литров, расчетное давление - 0,7(7) МПа (кгс/см²).

Кран разобщительный 8 необходим для включения — отключения тормоза на вагоне.

Краны концевые 9 служат для перекрытия воздушной магистрали хвостового вагона.

Соединительные рукава 2 служат для соединения магистральных воздухопроводов смежных вагонов.

Рычажная передача служит для передачи усилия сжатого воздуха, поступающего при торможении в тормозной цилиндр, от штока тормозного цилиндра к тормозным колодкам и прижатия их к колесам.

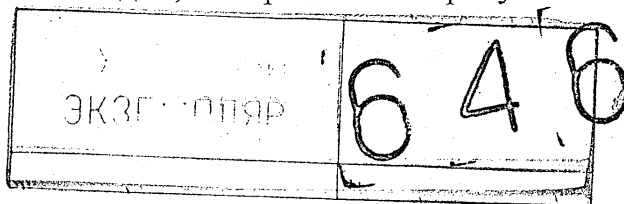
Рычажная передача тормоза включает горизонтальные рычаги 10 и 11, соединенные между собой затяжкой 12, и продольные тяги 13 и 14, соединяющие горизонтальные рычаги с рычагами тормозной передачи тележек.

В рычажную передачу встроён регулятор тормозных рычажных передач 15 типа РТП-675М.

Регулятор предназначен для регулирования величины выхода штока тормозного цилиндра в пределах, обеспечивающих постоянную величину зазоров между поверхностями катания колес и тормозными колодками по мере их износа.

Регулятор соединен с рычагом упорным 16. В средней части рычаг упорный посредством распорки 17 соединен с вертикальным рычагом 10, который шарнирно закреплен со штоком тормозного цилиндра.

Рычажная передача рассчитана на установку композиционных тормозных колодок и предусматривает установку чугунных тормозных колодок. При этом в средней части горизонтальных рычагов отверстие Б используется при установке композиционных тормозных колодок, отверстие В - при установке чугунных тормозных колодок.



Изн. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Изн. № дубл.	Подпись и дата
7038-380	В.А.А. 14.07.04			

Изн.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист

9

Отверстие Г продольных тяг используется для выравнивания положения горизонтальных рычагов по мере износа тормозных колодок в эксплуатации.

Отверстие Д вертикального рычага 10 используется для соединения с тягой стояночного тормоза.

Установка чугунных тормозных колодок совместно с композиционными на один вагон **не допускается**.

1.4.11 Тормоз стояночный

Вагон оборудован тормозом стояночным (рисунок 8) с быстрым отпуском, предназначенным для удержания вагонов на наклонных участках пути или при отстое.

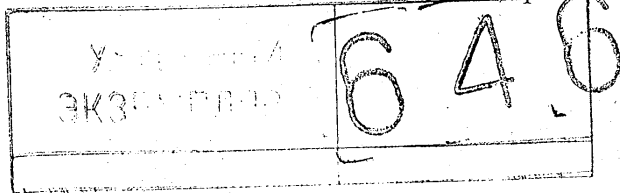
Стояночный тормоз состоит из вала 1 с червяком на одном конце, а на другом конце вал имеет квадратный хвостовик для установки штурвала 2 привода стояночного тормоза.

Червяк взаимодействует с червячным сектором 3, который посредством тяги 4 и рычага шарнирно связан с рычажной передачей тормозной системы.

Червячный вал установлен в цапфе 5, обеспечивающей его вращение при торможении и поворот в горизонтальной плоскости при отпуске тормоза, и проходит через отверстие в ручке 6, установленной в фигурном пазу фиксатора 7, который закреплен на раме вагона.

Ручка в фигурном пазу может быть зафиксирована в двух положениях: рабочем – червяк находится в зацеплении с червячным сектором, и отпускном – червяк выведен из зацепления с червячным сектором.

Для затормаживания вагона стояночным тормозом необходимо вал со штурвалом перевести в горизонтальной плоскости до входа в зацепление червяка с червячным сектором, зафиксировать его ручкой путем поворота ее вниз (рабочее положение) и вращать штурвал по часовой стрелке до прижатия тормозных колодок к поверхности катания колес и выхода штока тормозного цилиндра от 40 до 70 мм.



Инт. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инт. № дубл.	Подпись и дата
7038-000	В.А.С. 17.08.07			

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист
10

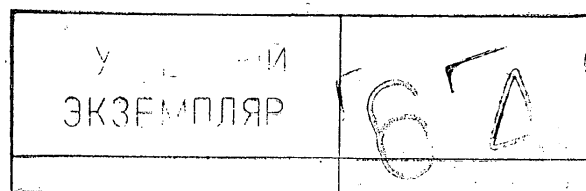
Для отпуска тормоза необходимо ручку повернуть в отпускное положение и под действием пружины тормозного цилиндра происходит быстрый отпуск тормозов, т.е. червячный сектор и тормозные колодки возвращаются в исходное положение.

1.4.11 Автосцепное устройство

На вагоне монтируются два автосцепных устройства, обеспечивающих автоматическое соединение вагонов друг с другом и гашение энергии от растягивающих и сжимающих сил, возникающих при маневровых работах и при движении в поезде.

Автосцепное устройство (рисунок 10) состоит из следующих узлов и деталей:

- автосцепка СА-3;
- центрирующий прибор;
- упряжное устройство;
- опорная часть;
- расцепной привод и др.



Устройство упряжное предназначено для передачи от автосцепки на раму ударно-тяговых усилий, смягчения действия последних, и состоит из плиты упорной 9, хомута тягового 7, аппарата поглощающего 8, клина тягового хомута 10.

Плита упорная передает усилия от корпуса автосцепки поглощающему аппарату и переднему упору 4. Поглощающий аппарат типа ПМКП-110 (или РТ-120) предназначен для снижения продольных сил, действующих в эксплуатации. Хомут тяговый передает тяговое усилие от корпуса автосцепки поглощающему аппарату.

Опорные части соединяют упряжное устройство с рамой вагона и состоят из переднего 4 и заднего 5 упоров, планки поддерживающей 6. Через передний упор передаются растягивающие продольные усилия, а через задний — сжимающие. Планка поддерживающая служит опорой для тягового хомута 7 и аппарата поглощающего 8 и крепится к хребтовой балке болтами.

Расцепной привод (рисунок 11) дополнительно оборудован блокировочной цепью и обеспечивает исключение самопроизвольного расцепления автосцепки при ее изломе (при утере клина тягового хомута и

Интв. № дубл.	Подпись и дата
Взам. интв. №	Подпись и дата
Интв. № подл.	Подпись и дата
7038-380	4.04.08

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

др.), когда автосцепка будет удерживаться на исправной за счет ее ограничительного кронштейна 10.

Расцепной привод состоит из рычага расцепного выполненного в виде стержня имеющего рукоятку 1, расцепное 2 и блокировочное 3 плечо. С помощью болтов 4 и 5 к расцепному и блокировочному плечам крепятся расцепная 6 и блокировочная 7 цепи.

Головки болтов выполнены в виде колец с прорезями. Болты имеют разные диаметры резьбы и отверстий в кольцах и не взаимозаменяются.

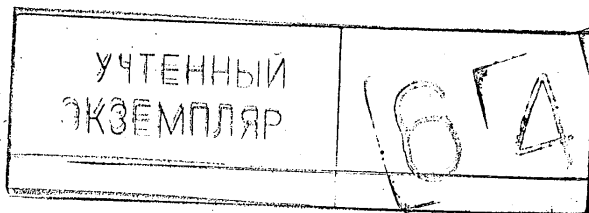
Запрещается постановка болта расцепной цепи вместо болта блокировочной и наоборот.

1.4.13 Ходовая часть

В качестве ходовых частей на вагоне используются две двухосные тележки (рисунок 12) колеи 1520 мм, принятые в установленном порядке для межгосударственного сообщения (модели 18-7055, 18-100, 18-1750.0, 18-9770 и другие взаимозаменяемые модели). Основные параметры, размеры и технические характеристики тележек соответствуют типу 2 ГОСТ 9246-2004.

Тележка состоит из балки надрессорной 1 со скользунами, двух боковых рам 2, тормозной рычажной передачи 3, двух колесных пар 4 с буксовыми узлами, двух рессорных подвешиваний 5, размещенных в проемах боковых рам 2, шкворня 6.

Зазор между поверхностями скользунов на раме вагона и колпаком скользуна на тележке должен быть не менее 3 мм и не более 9 мм, при этом суммарный зазор между скользунами рамы и колпаком скользуна на каждой тележке не должен быть более 14 мм.



Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038-380	4.04.08			

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

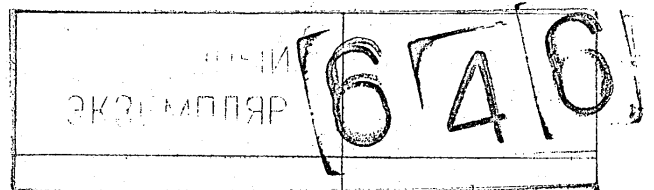
Лист
11a

2 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ

2.1 Для обеспечения сохранности вагона при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ следует руководствоваться требованиями ГОСТ 22235-76 «Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ», а также «Технических условий размещения, погрузки и крепления грузов в вагонах и контейнерах», Москва, «Транспорт», 2003.

2.2 Вагон должен эксплуатироваться в соответствии с требованиями:

- «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» ЦРБ/756» («Правил технічної експлуатації залізниць України»*);
- «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД/790 («Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України» ЦД/0058*);
- «Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог» («Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України» ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015*);
- «Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов» 732-ЦВ-ЦЛ («Інструкції з ремонту гальмівного обладнання вагонів» ЦВ-ЦЛ-0013*);
- «Инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог» («Інструкції по ремонту і обслуговуванню автосцепного пристрою рухомого складу залізниць України» ЦВ-ЦЛ-ЦТ-0014*);
- «Руководящего документа. Инструкции по ремонту тележек грузовых вагонов» РД 32 ЦВ 052-2009 («Інструкції по ремонту візків вантажних вагонів» ЦВ-0015*);
- «Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации» (Инструкции осмотрищику вагонов) («Інструкції з технічного обслуговування вагонів в експлуатації» ЦВ-0043*).



Подпись и дата	Взам. инв. №	Взам. инв. № дубл.	Подпись и дата
14.12.12			

Взм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
1	Взм	7038.0094	СД	14.12.12

7038.00.000 РЭ

Лист

12

- «Инструкции по сварке и наплавке при ремонте грузовых вагонов ПКТБ УЗ» («Інструкції по зварюванню та наплавленню при ремонті вантажних вагонів та контейнерів» ЦВ-0019*).

- «Тележка двухосная модель 18-100. Техническое описание и инструкция по эксплуатации 100.00.000-0 ТО»;

- «Тележки двухосные модели 18-7055 тип 2 ГОСТ 9246-2004. Руководство по эксплуатации. 7055.00.000 РЭ»

2.3 Вагон должен подвергаться ремонту в соответствии с требованиями:

- «Руководства по деповскому ремонту» ЦВ-587 («Правил з деповського ремонту» ЦВ-0017*);

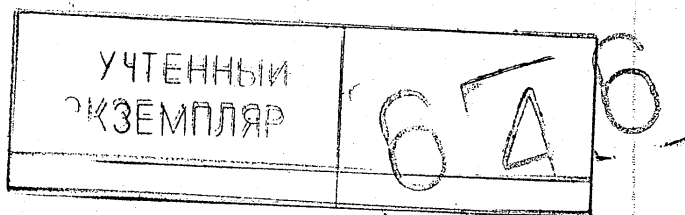
- «Руководства по капитальному ремонту» ЦВ-627 («Правил капітального ремонту» ЦВ-0016*).

2.4 При подготовке вагона к использованию и его непосредственном использовании принимаются следующие меры безопасности:

- к обслуживанию вагонов допускаются лица, прошедшие специальную подготовку, практическую стажировку и инструктаж по безопасности труда;

- при погрузочных и разгрузочных работах, ремонте или отстое на железнодорожных путях вагон должен быть заторможен и удерживаться стояночным тормозом и тормозными башмаками;

- места погрузки и выгрузки грузов должны быть защищены от попадания атмосферных осадков внутрь вагона.



Изм.	Лист	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	По листу и дата
1	1			14.12.12

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
1	1	7038.094	[Signature]	14.12.12

7038.00.000 РЭ

Лист
13

- наибольшая статическая нагрузка, действующая на пол вагона от колеса погрузчика с грузом, не должна быть более 17 кН (1,8 тс), динамическая нагрузка 22 кН (2,3 тс);

- все виды грузов (штучных, тарно-штучных и пакетированных грузов) должны перевозиться при дверных заграждениях. Для заграждения дверных проемов вагона должны применяться щиты толщиной не менее 40 мм;

- при подтягивании вагона следует пользоваться только специальными кронштейнами, место расположения которых обозначено знаком ;

~~количество одновременно подтягиваемых вагонов при угле между тросом и продольной осью пути до 5° не должно быть более 14.~~
количество одновременно подтягиваемых вагонов на прямом горизонтальном участке пути вагон при угле между тросом и продольной осью пути до 5° не должно быть более 14, а при угле между тросом и продольной осью пути до 30° не должно быть более 4. ⑦

Запрещается:

- оставлять вагоны с открытыми дверями;

- производить техническое обслуживание и ремонтные работы во время погрузки и выгрузки вагонов;

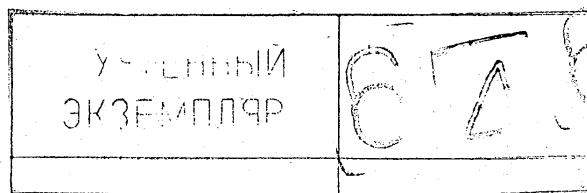
- замена в эксплуатации элементов (узлов) вагона другими, отличающимися по конструкции и материалам от предусмотренных в чертежах предприятия-изготовителя, без согласования с ним;

- использовать для перемещения вагона и выполнения маневровых работ элементы, не предназначенные для этой цели (подножки, поручни, штурвал стояночного тормоза и др.);

- находиться вблизи троса во время подтягивания вагона;

- отвинчивать гайку поглощающего аппарата, не установленного в специальном приспособлении;

- производить регулировку рычажной передачи тормоза в заторможенном состоянии;



Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инов. № дубл.	Подпись и дата
7038-380	<i>В. В. В. 7.04.08</i>			

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист
14

- прикасаться к рычажной системе и тормозным колодкам при проверке тормозов;
- испытывать резервуар при ремонте тормоза сжатым воздухом;
- производить сварочные работы на трубопроводах и резервуаре, находящихся под давлением, а также в местах, расположенных вблизи этих элементов.

2.5 До пуска в эксплуатацию вагона необходимо провести следующие мероприятия:

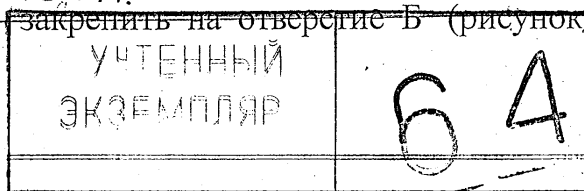
- проверить зазор в скользунах (между поверхностью скользуна рамы вагона и колпаком скользуна тележек зазор должен быть от 3 до 9 мм, суммарный зазор между скользунами рамы и колпаком скользуна на каждой тележке - не более 14 мм);
- проверить наличие смазки на всех трущихся поверхностях и в шарнирных соединениях;
- проверить техническое состояние и работоспособность автосцепного устройства, ходовых частей, автоматического и стояночного тормозов;
- внешним осмотром убедиться в отсутствии повреждений, влияющих на безопасность движения и сохранность перевозимого груза;
- проверить наличие необходимых знаков и надписей;
- *выполнить проверку тормозной системы, которая включает:* ^①
- опробовать тормоза, провести ревизию пневмооборудования, которая

~~включает:~~

а) проверку плотности соединений. Падение давления воздуха при начальном давлении 0,53-0,55 МПа (5,3 – 5,5 кгс/см²) не должно превышать 0,01 МПа (0,1 кгс/см²) за пять минут;

б) проверку отсутствия механических повреждений пневмооборудования;

в) при оборудовании тормоза композиционными колодками необходимо валик переключателя режимов 2 (рисунок 7) установить на средний (С) режим и зафиксировать скобой 1, *Затяжку 12 закрепить на отверстие Б* для предотвращения возможности самонереклочения *(рисунок 6) горизонтальных рычагов 10 и 11. ①*
~~горизонтальный рычаг в средней части закрепить на отверстие Б (рисунок 6).~~



7038.00.000 РЭ

Лист

15

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
7038-3808-000	7038-3808-000	7038-3808-000	7038-3808-000	7038-3808-000

При торможении в тормозном цилиндре будет устанавливаться давление от 0,12 (1,2) МПа (кгс/см²) до 0,16 (1,6) МПа (кгс/см²) при незагруженном вагоне (под тарой), и от 0,3 (3,0) МПа (кгс/см²) до 0,34 (3,4) МПа (кгс/см²) при полностью загруженном вагоне (под брутто).

г) при оборудовании тормоза чугунными колодками установить валик переключателя режимов 2 (рисунок 7), на груженный (Г) режим и зафиксировать скобой 1. Затяжку 12 закрепить на отверстие В (рисунок 6) горизонтальных рычагов 10 и 11. При торможении в тормозном цилиндре будет устанавливаться давление от 0,14 (1,4) МПа (кгс/см²) до 0,20 (2,0) МПа (кгс/см²) при незагруженном вагоне и от 0,4 (4,0) МПа (кгс/см²) до 0,45 (4,5) МПа (кгс/см²) при полностью загруженном вагоне (под брутто).

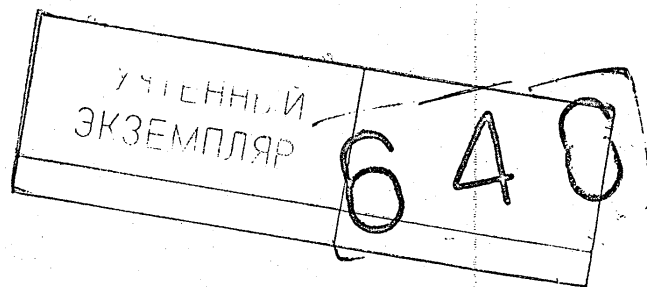
д) регулировку зазора между упором авторежима 2 (рисунок 9) и контактной планкой 3 балки опорной 1 осуществлять постановкой регулирующих планок 4 под контактную планку.

На порожнем вагоне зазор между упором авторежима 2 вилки авторежима и контактной планкой 3 должен быть не более 3 мм. При правильно отрегулированном зазоре кольцевая выточка на стержне авторежима должна выступать из корпуса не менее чем на 2 мм.

Регулировка зазора с помощью гайки авторежима **запрещается**.

2.6 При использовании вагона по назначению выполняются следующие технологические операции:

- погрузка;
- транспортировка к месту разгрузки;
- разгрузка;
- транспортировка к месту погрузки.



1	ЗДМ	7038.094	<i>[Signature]</i>	14.12.12
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист

16

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
			<i>[Signature]</i>	14.12.12

2.6.1 Погрузка штучных, тарно-штучных и пакетированных грузов производится через один из дверных проемов. Створки двери должны быть открыты и зафиксированы от самопроизвольного закрытия. Для этого, при полном открытии створки двери защелку, расположенную на боковой обвязке двери, ввести в скобу на боковой стене. Двери с противоположной стороны должны быть закрыты и ограждены дверными заграждениями (щитами).

2.6.2 Размещение и крепление грузов в кузове вагона должны производиться в соответствии с требованиями «Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (Приложения 14 к Соглашению о международном грузовом сообщении (СМГС)).

ВНИМАНИЕ! Загрузка вагона до полной грузоподъемности должна выполняться в соответствии со схемами, обеспечивающими расчетную статическую нагрузку от колесной пары на рельсы (23,5 тс).

2.6.3 Транспортировка вагона к местам погрузки и разгрузки производится в однородных поездах с установкой в любой части поезда. При движении должны соблюдаться правила, действующие на железных дорогах. Вагон может двигаться в груженом и порожнем состоянии со скоростями, установленными соответствующими приказами администраций железных дорог, но не более 120 км/ч.

Автоматическое сцепление вагона на участках сопряжения прямой и кривой радиусом 135 м без переходного радиуса должно производиться под контролем рабочего, выполняющего маневры.

2.6.4 На станциях формирования поездов, в пути следования каждый вагон должен осматриваться квалифицированным обслуживающим персоналом. В случае обнаружения дефектов, угрожающих безопасности движения или сохранности перевозимых грузов, по возможности, дефекты устранять без отцепки вагона от поезда. При необходимости, вагон отцеплять от поезда для устранения повреждений.

Транспортировка вагона с дефектами, угрожающими безопасности движения или сохранности перевозимых грузов, не допускается.

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата	УТВЕРЖДЕН ЭКЗЕМПЛЯР 6 4/6	7038.00.000 РЭ	Лист				
							17				
							Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

2.6.5 После установки вагона под разгрузку штучных, тарно-штучных и пакетированных грузов необходимо:

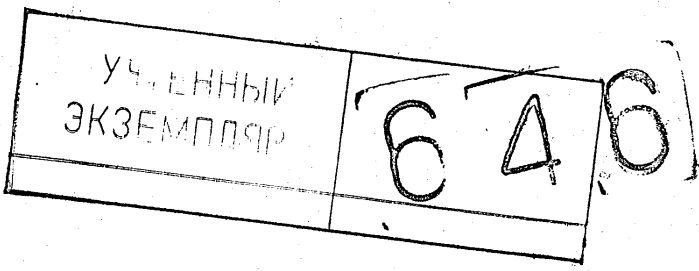
- снять ЗПУ (проволочные скрутки) с дверных запоров, открыть створки двери, передвигая их вручную или, вставляя ломик в проушину, расположенную на створке двери, и в отверстия упора, расположенного на боковой стене, зафиксировать створки дверей в открытом положении;

- снять дверные заграждения, предварительно освободив их от навалившегося груза.

2.6.5 После выгрузки вагон должен быть очищен от остатков груза и освобожден от использованных реквизитов крепления, двери закрыты и закреплены.

Очистка вагона с применением агрессивных моющих средств **не допускается**.

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038-480	В.А.М. 17.04.01			



Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	7038.00.000 РЭ	Лист 18

3 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

3.1 Техническое обслуживание вагона заключается в своевременном выполнении комплекса работ по уходу за ним и его составными частями с целью предупреждения появления неисправностей и поддержания вагона в постоянной готовности к работе.

Виды, объем работ, периодичность и порядок обслуживания и ремонта вагона должны соответствовать инструкциям и другим нормативным документам, действующим на железных дорогах.

3.2 При всех видах ремонтов необходимо смазывать:

- трущиеся поверхности шарнирных соединений тормозной рычажной передачи автоматического и стояночного тормозов осевым сезонным маслом по ГОСТ 610-72;

- открытую поверхность винта регулятора тормозных рычажных передач смазкой ЦИАТИМ-201 по ГОСТ 6267-74;

- трущиеся поверхности привода стояночного тормоза смазкой графитной УСсА по ГОСТ 3333-80.

3.3 Для замены пружин рессорных комплектов тележки или выкатки тележки с целью ее замены или ремонта необходимо установить тормозные башмаки под крайние колесные пары не выкатываемой тележки, отсоединить вертикальный рычаг тормозной передачи тележки от продольной тяги тормоза на вагоне, ввести лапы двух домкратов под опорные места возле шкворневой балки вагона, отмеченные соответствующей маркировкой на раме, произвести подъем вагона без тележек синхронно двумя домкратами и выкатить тележку. После подкатки новой или отремонтированной тележки произвести упомянутые выше работы в обратном порядке, а также регулировку рычажной передачи тормоза.

3.4 Величина выхода штока тормозного цилиндра вагона, оборудованного композиционными колодками, должна быть от 50 мм до 100 мм при полном служебном торможении и от 40 мм до 80 мм при первой ступени торможения; при оборудовании чугунными колодками – от 75 мм до 125 мм и от 40 мм до 100 мм соответственно.

3.5 Для замены изношенных тормозных колодок необходимо вращением вручную корпуса авторегулятора распустить тормозную рычажную передачу, заменить тормозные колодки и отрегулировать рычажную передачу вагона следующим образом:

Упор привода регулятора отвести от корпуса регулятора.

Режимный валик воздухораспределителя на вагоне с композиционными тормозными колодками установить на средний режим торможения, а с чугунными колодками – на грузовой.

УЧТЕННЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

646

1	Зам	7038.094	Сред	14.12.12
Зм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист

19

3.7 Запрещается ставить в состав вагоны:

- с неисправностями тормозного оборудования: воздухораспределителя, выпускного клапана, авторежима, концевых и разобщительных кранов, тормозных цилиндров, резервуара;

- с повреждением воздухопроводов (трещины, прорывы, протертости, расслоение соединительных рукавов, надломы и вмятины на воздухопроводах, не плотность их соединений);

- с ослаблением крепления воздухопроводов;

- с неисправностями механической части – триангелей, рычагов, тяг, подвесок, регуляторов рычажных передач, неправильным креплением тормозной колодки в башмаке, отколом проушин тормозных колодок, неисправными или отсутствующими предохранительными устройствами и балками авторежимов, нетиповым креплением, нетиповыми деталями и шплинтами в узлах;

- с неисправным стояночным тормозом;

- с толщиной тормозных колодок: чугунных – менее 12 мм, композиционных с металлической спинкой – менее 14 мм, композиционных с сетчато-проволочным каркасом – менее 10 мм;

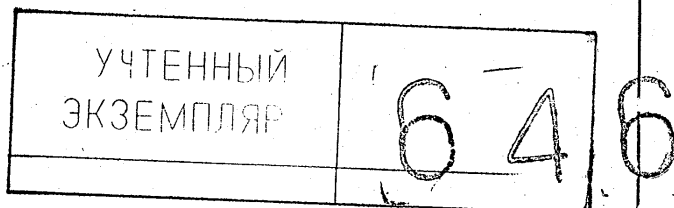
- с не отрегулированной рычажной передачей;

- с отсутствующими подножками и ступенями;

- с отсутствующими трафаретами о ремонте вагона или истекшем сроке плановых видов ремонта.

3.8 При техническом обслуживании тормоза вагона дополнительно:

- определяется положение опорной балки под авторежимом: зазор по болту, крепящему балку, между боковой рамой и шайбой должен быть от 3 до 5 мм; гайки на болтах должны фиксироваться с указанным зазором шплинтами, при этом на незагруженном вагоне опорная балка должна перемещаться свободно в пазах боковой рамы;



Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038-ЗВ	7.07.02			
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
7038.00.000 РЭ				Лист 21

- проверяется плотность тормозной магистрали вагонов, для этого система заряжается сжатым воздухом давлением от 0,53 (5,3) до 0,55 (5,5) МПа (кгс/см²) при включенном воздухораспределителе, заглушенной головке соединительного рукава и открытом концевом кране на противоположном, подсоединенному к локомотиву или испытательной установке, конце воздухопровода вагона. Падение давления в воздухопроводе, при отключении его от источника сжатого воздуха, не должно превышать 0,01 (0,1) МПа (кгс/см²) в течение 5 минут;

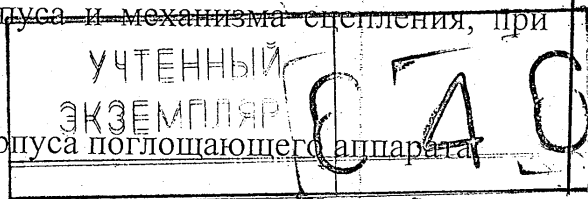
- проверяется действие автотормоза на чувствительность к торможению и отпуску:

- при снижении давления в магистрали на величину от 0,05 (0,5) до 0,06 (0,06) МПа (кгс/см²), при начальном давлении от 0,53 (5,3) до 0,55 (5,5) МПа (кгс/см²), тормоз должен прийти в действие и не отпускать в течение 5 минут;

- при повышении давления до зарядного тормоз должен отпустить.

3.9 Запрещается постановка в поезда и следование в них вагонов, у которых в автосцепном устройстве визуально обнаружена хотя бы одна из следующих неисправностей:

- трещина корпуса автосцепки;
- трещина тягового хомута, излом клина тягового хомута или валика, неисправное или нетиповое их крепление. Признаками излома клина являются изгиб болта, поддерживающего клин, износ заплечиков клина, металлическая пыль на хомуте, увеличенный или уменьшенный выход автосцепки, а также двойной удар при ударе молотком по клину снизу;
- излом или трещина центрирующей балочки, маятниковых подвесок, неправильно поставленные маятниковые подвески (широкими головками вниз);
- износ или другие повреждения корпуса и механизма сцепления, при которых возможен саморасцеп автосцепок;
- трещина или сквозная протертость корпуса поглощающего аппарата;



Инв. № подл.	Подпись и дата	Инв. № дубл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038.00.000 РЭ	7038.00.000 РЭ	7038.00.000 РЭ	7038.00.000 РЭ	7038.00.000 РЭ	7038.00.000 РЭ	7038.00.000 РЭ

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист
22

- повреждения, вызывающие потерю поглощающим аппаратом упругих свойств, о чем свидетельствует наличие зазора между упорами, а также упорной плитой и корпусом поглощающего аппарата;

- расстояние от упора головы автосцепки до ударной розетки менее 110 мм и более 150 мм;

- трещина, излом упоров, упорной плиты, кронштейнов расцепного рычага, валика подъемника или не типовое крепление планки, поддерживающей тяговый хомут;

- длинная цепь расцепного привода (определяется при постановке рукоятки рычага на горизонтальную полочку кронштейна; при нормальной длине цепи нижняя часть замка не должна выступать за ударную стенку зева корпуса автосцепки);

- короткая цепь расцепного привода (об этом свидетельствует невозможность положить рукоятку рычага на горизонтальную полочку кронштейна), обрыв или нетиповое крепление цепи рычага;

- высота оси автосцепки над уровнем головок рельсов более 1080 мм у порожнего вагона и менее 950 мм у груженого;

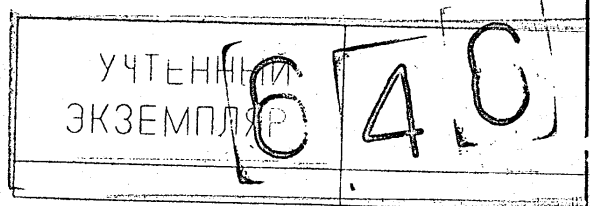
- разность по высоте между продольными осями сцепленных автосцепок более 100 мм.

Указанные дефекты требуют замены неисправных элементов автосцепного устройства, их снятия для ремонта или отцепки и ремонта неисправного вагона.

3.10 Текущее содержание тележек предусматривает проведение технических осмотров и текущего ремонта тележек.

3.11 Тележка или ее элементы, находящиеся в предельном состоянии, должны быть изъяты из эксплуатации.

3.12 Техническое состояние тележки должно соответствовать «Ремонту тележек грузовых вагонов» РД 32 ЦВ 052-2005-2009^① («Інструкції по ремонту візків вантажних вагонів» ЦВ-0015*).



Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038-3808	7.07.04			

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	7038.00.000 РЭ	Лист 23
------	------	----------	---------	------	----------------	------------

4 ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ

4.1 В соответствии с порядком технического обслуживания вагонов на железных дорогах применяется текущий ремонт при подготовке грузовых вагонов к перевозкам, а также при передаче их с подъездных путей предприятий и организаций с целью обеспечения безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

4.2 Вагоны, требующие ремонта с отцепкой от состава, после разметки осмотрщиками и выдачи на них уведомления маневровыми средствами станции подаются на специализированные участки пути, оснащенные необходимыми технологическими устройствами.

4.3 На специализированных путях или в парке отправления выполняются следующие работы:

- осмотр, проверка действия механизма автосцепок сжатого состава на саморасцеп, устранение неисправностей по меловым разметкам, нанесенным осмотрщиками вагонов в парке прибытия, приемка выполненного ремонта;

- осмотр, ремонт и испытание тормозов. Эти работы проводятся в соответствии с порядком, установленным в «Инструкции по ремонту тормозного оборудования вагонов» ЦВ-ЦЛ-945 (Общественное руководство ① «Інструкції з ремонту гальмівного обладнання вагонів» ЦВ-ЦЛ-0013*).

4.4 Контроль технического состояния вагонов при передаче с подъездных путей предприятий и организаций, речных и морских портов на пути общего пользования и обратно производят в соответствии с Типовым технологическим процессом пункта технической передачи.

4.5 Осмотрщик по сохранности вагонного парка обязан постоянно контролировать выполнение технических требований по обеспечению сохранности вагонов при погрузке и выгрузке грузов.

Вагоны с поврежденными или не приведенными в транспортное положение деталями и узлами от грузополучателей с подъездных путей не принимаются.

УЧТУБЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

принимаются.

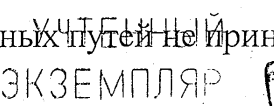
Инв. № подл.		Подпись и дата	
Взам. инв. №		Инд. № дубл.	
Подпись и дата			

- осмотр, ремонт и испытание тормозов. Эти работы проводятся в соответствии с порядком, установленным в «*Общем руководстве по ремонту тормозного оборудования вагонов ЦБ-ЦЛ-945*» («Інструкції з ремонту гальмівного обладнання вагонів» ЦБ-ЦЛ-0013*). *(Указано в Инструкции)*

4.4 Контроль технического состояния вагонов при передаче с подъездных путей предприятий и организаций, речных и морских портов на пути общего пользования и обратно производят в соответствии с Типовым технологическим процессом пункта технической передачи.

4.5 Осмотрщик по сохранности вагонного парка обязан постоянно контролировать выполнение технических требований по обеспечению сохранности вагонов при погрузке и выгрузке грузов.

Вагоны с поврежденными или не приведенными в транспортное положение деталями и узлами от грузополучателей с подъездных путей не принимаются.



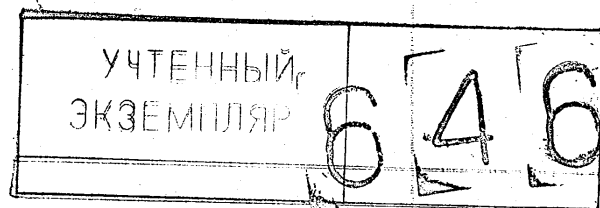
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

4.6 Меры безопасности, которые в соответствии с действующими нормативами, должны быть соблюдены при проведении технического обслуживания и ремонтах, помещены в разделах по мерам безопасности руководящих документов, приведенных в 2.1, 2.2, 2.3 настоящего Руководства. В указанных документах описаны методы ремонта, требования к квалификации персонала, методы контроля и устранения отказов и повреждений.

4.7 Возможные неисправности и способы их устранения

Неисправность	Причина неисправности	Способ устранения
1 Не перемещается дверь	Деформирована направляющая двери	Направляющую двери выправить
	Деформирован каркас двери	Выправить каркас двери
2 Увеличен или уменьшен выход штока тормозного цилиндра	Свободное перемещение регулирующего винта вдоль вагона и вокруг оси вращения	Вращением регулирующего винта установить упорный рычаг 16 на размер А (рисунок 6). Затянуть гайку винта.
3 Ослаблено крепление тормозного цилиндра	Недостаточная затяжка гаек	Затянуть гайку. При не обеспечении затяжки между шплинтом и гайкой установить шайбу с последующей затяжкой гаек



Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038-3808/0000				

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист
25

5 ХРАНЕНИЕ

5.1 Условия хранения вагона – 7 (Ж1) по ГОСТ 15150-69 – открытые площадки в макроклиматических районах с умеренным и холодным климатом в условно чистой атмосфере.

5.2 В случае длительного хранения вагона, трущиеся места по 3.2 данного Руководства должны быть законсервированы в соответствии с требованиями ГОСТ 9.014-78. Вагоны упаковке не подлежат.

~~5.3 При хранении вагонов более 6-ти месяцев тормозное оборудование должно быть подвергнуто ревизии в соответствии с требованиями – «Инструкции по ремонту тормозного оборудования вагонов» ЦВ-ЦД-945 («Інструкції з ремонту гальмівного обладнання вагонів» ЦВ-ЦД-0013*).~~ ①

5.3 ① 5.4 При хранении вагонов более 2-х лет дополнительно необходимо руководствоваться требованиями следующей документации:

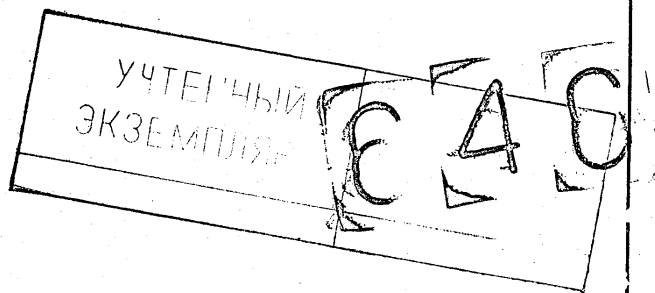
- «Тележка двухосная модели 18-100. Техническое описание и инструкция по эксплуатации 100.00.000-0 ТО»,

- ТУ 24.05.816- 82 (в части касающейся буксовых узлов).
- Тележки двухосные модели 18-1055 тип 2 ГОСТ 9246-2004. Руководство по эксплуатации. 1055.00.000 РЭ. ①

5.4 ① 5.5 При хранении вагона двери должны быть закрыты.

Запрещается раскомплектовка вагонов.

Для предотвращения контактной коррозии в буксовых подшипниках необходимо вагоны перекачивать на расстояние от 1,5 до 2 м, не реже одного раза в три месяца.



Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подпись и дата
7038.00.000 РЭ	7.08.04			
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

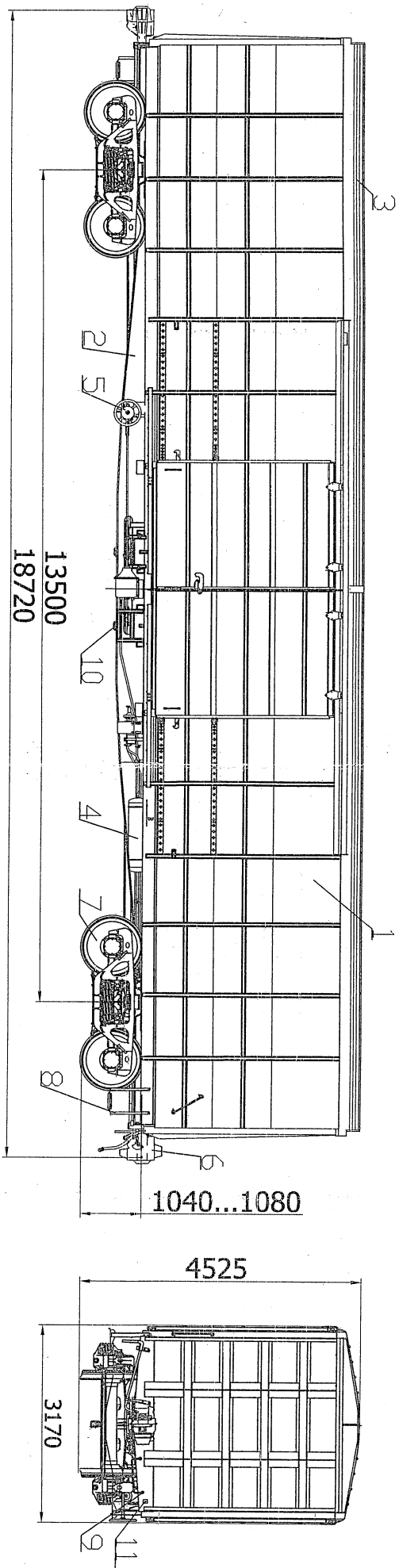
7038.00.000 РЭ
Лист 26

6 ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ

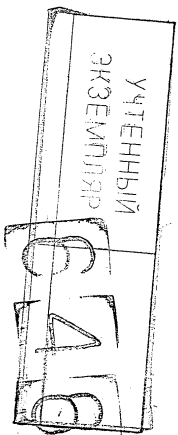
6.1 Вагон поставляется заказчику, а также к местам погрузки и разгрузки по железнодорожным путям общего пользования, как груз на своих осях, в собранном (укомплектованном) виде, не требующем дополнительных работ по монтажу и расконсервированию перед эксплуатацией, с соблюдением требований 2.6.3 настоящего Руководства.

	Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №	Инд. № дубл.	Подпись и дата
	7038-ЭЗС 7.02.96				
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	
7038.00.000 РЭ					Лист 27

Инв. подл.	Подпись и дата	Взам, инв.	Инв. дубл.	Подпись и дата
7038.00.000 РЗ	7.04.08			



- 1- Кузов; 2- рама; 3- крыша; 4- тормоз автоматический; 5- тормоз стояночный; 6- устройство автоцепное
7- тележка модели 18-100; 8- подножка составителя; 9- поручень составителя; 10- подножка убирающаяся; 11- кронштейн для сигнальных знаков
- Рисунок 1 - Вагон крытый модели 11-7038



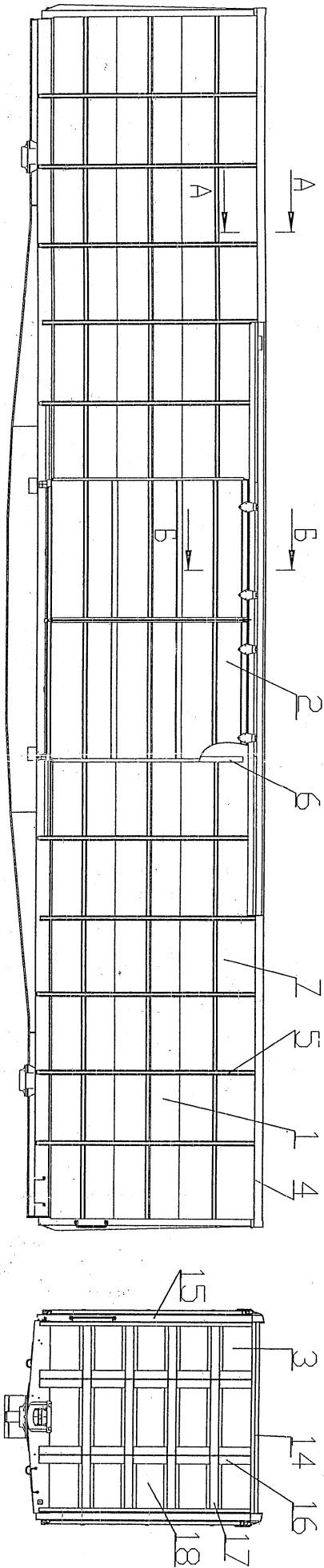
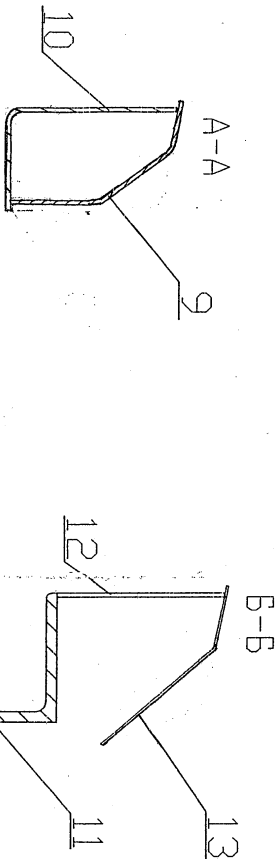
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	7038.00.000 РЗ	Лист
						28

Формат А3

Инв. подл.	Подпись и дата	Взам. инв.	Инв. дубл.	Подпись и дата
7038-ПРОЕКТ	7.07.08			

- 1- Стена боковая; 2- дверь; 3- стена торцевая; 4- обвязка верхняя; 5- стойка; 6- стойка; 7- обшивка;
 9- козырек; 10-полоса; 11- уголок; 12-полоса; 13- козырек; 14- верхняя обвязка; 15- обвязка кровляня;
 16- стойка вертикальная; 17 пояс горизонтальный; 18- обшивка.

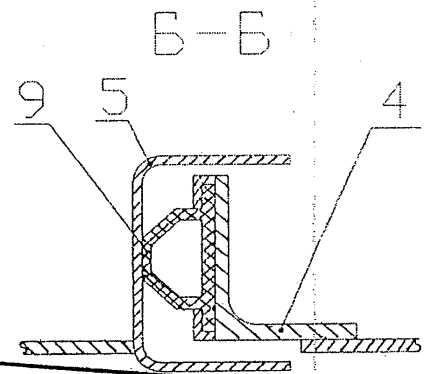
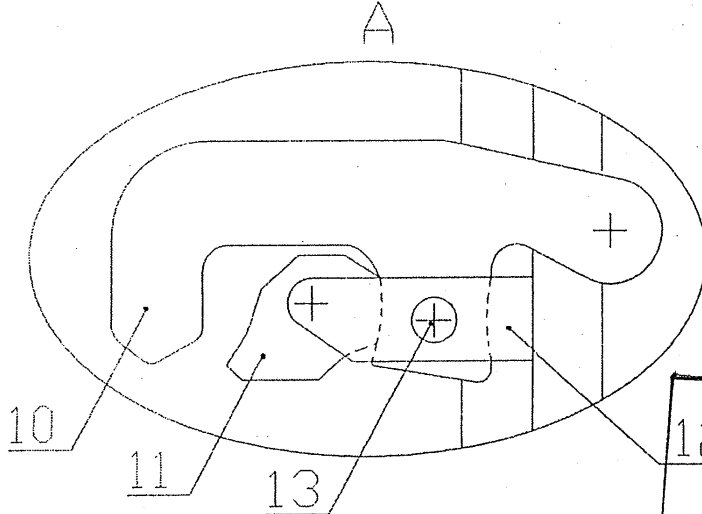
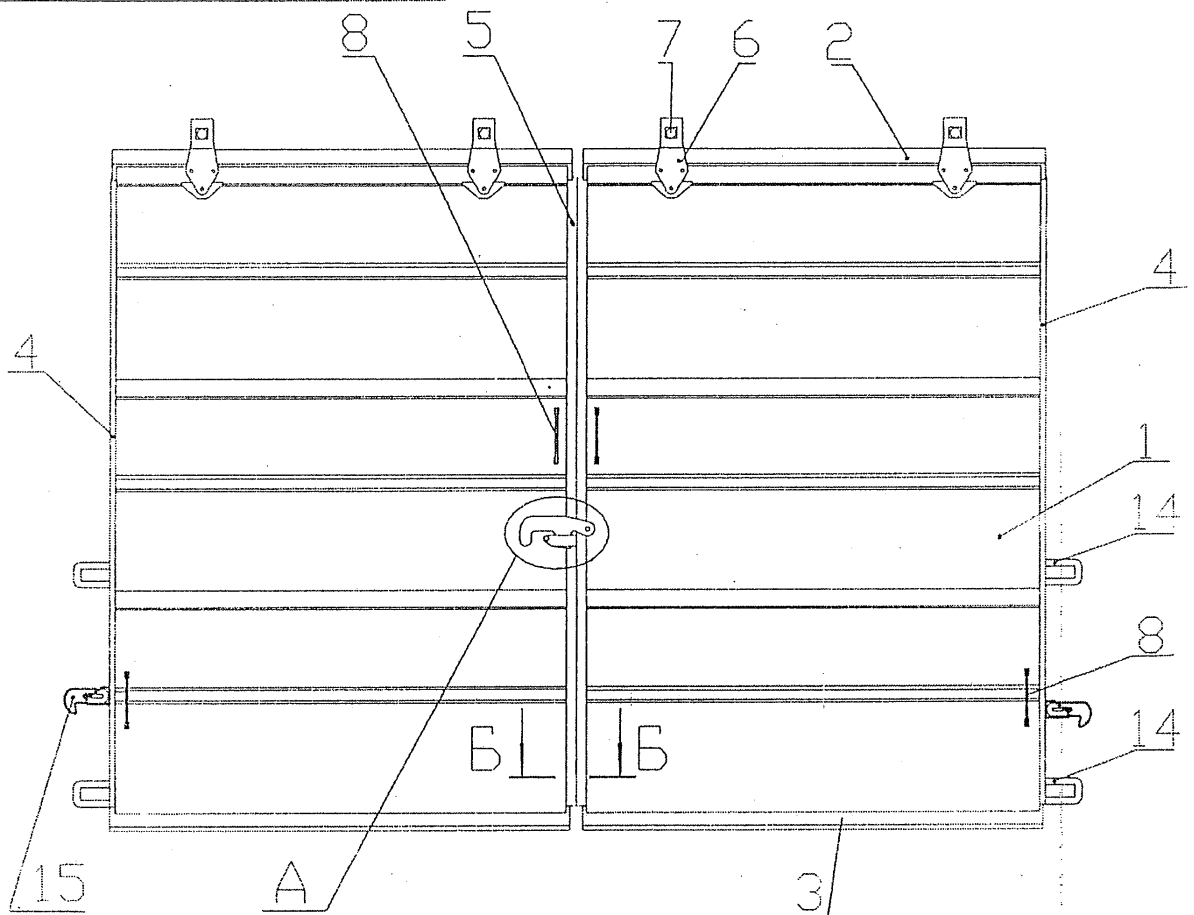
Рисунок 2 – Кузов



УЧЕТНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР
646

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	7038.00.000 РЭ	Лист
	29					29

7038.00.000 РЗ



12 УЧТЕННЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

- 1 - створка двери; 2 - верхняя обвязка; 3 - нижняя обвязка;
4, 5 - обвязка боковая; 6 - кронштейн; 7 - ролик; 8 - рукоятка;
9 - уплотнитель; 10 - фиксирующая закладка; 11 - балансир;
12 - кронштейн; 13 - отверстия в закладке и кронштейне;
14 - скоба; 15 - фиксатор

Рисунок 3 - Дверь

ПОДПИСЬ И ДАТА	ПОДПИСЬ И ДАТА	ПОДПИСЬ И ДАТА	ПОДПИСЬ И ДАТА
ПОДПИСЬ И ДАТА	ПОДПИСЬ И ДАТА	ПОДПИСЬ И ДАТА	ПОДПИСЬ И ДАТА

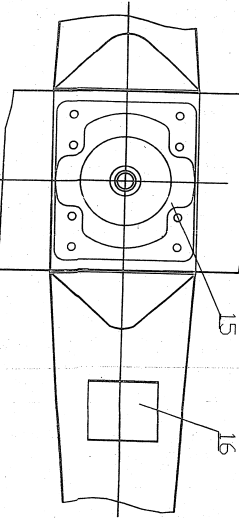
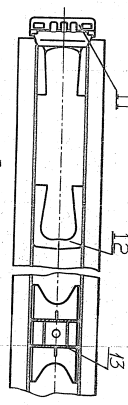
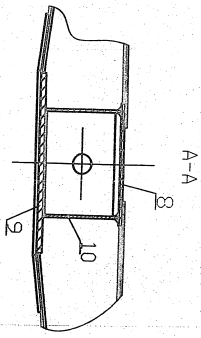
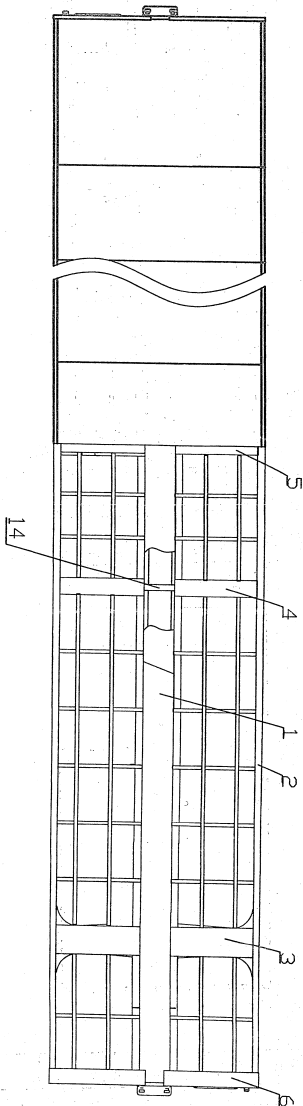
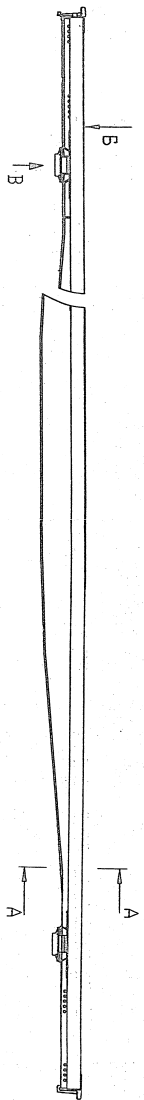
ЗМ.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата
1	30	7038.00.000 РЗ	СВЯ	14.12.12

7038.00.000 РЗ

Лист
30

Формат А4

Инв. подл.	Подпись и дата	Взам. инв.	Инв. дубл.	Подпись и дата
7038-000	7038-000			



- 1- Болка хрестовая; 2- болка боковая; 3- болка шворневая; 4- болка поперечная; 5- болка концевая; 7- пол; 8- лист верхний; 9- лист нижний; 10- лист вертикальный; 11- передний упор; 12- задний упор; 13- наплетниковая коробка; 14- диорамга; 15- пятник; 16- скользян.

Рисунки 4 - Рам

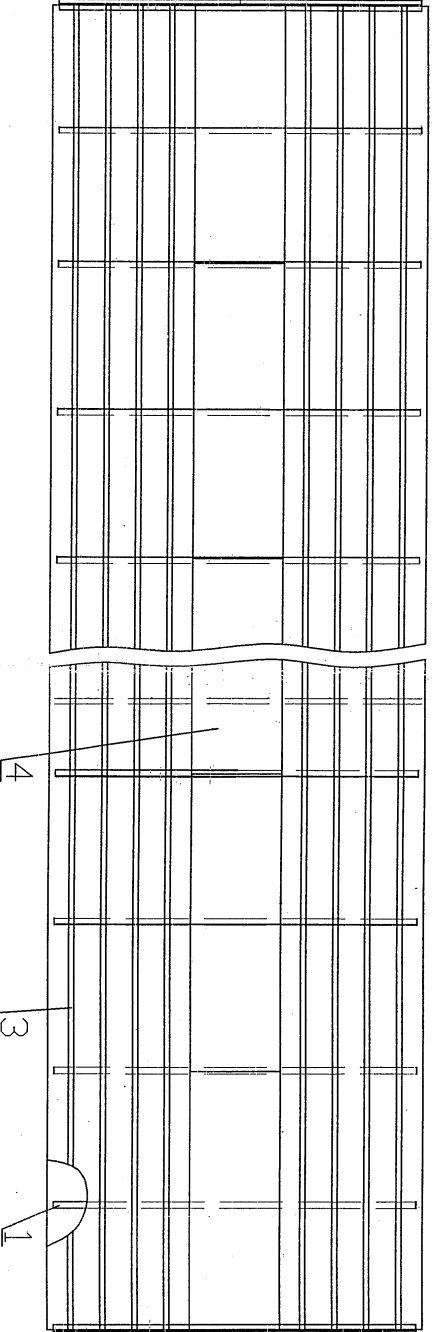
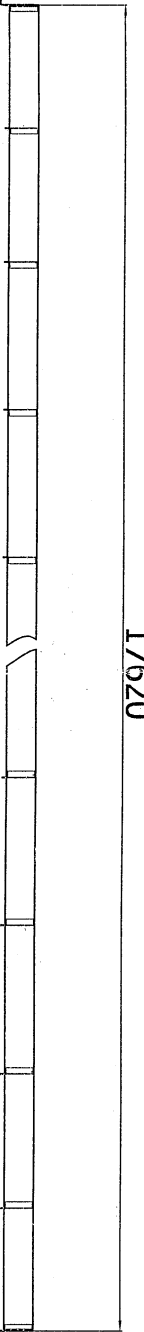
Инв. лист	№ докум.	Подп.	Дата	7038.00.000 РЗ	Акк. 31
-----------	----------	-------	------	----------------	---------

Формат А4х3

УЧЕТНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

ЕЛБ

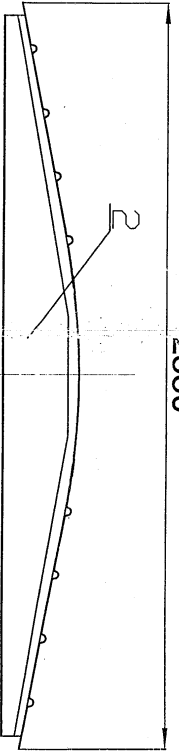
17620



A

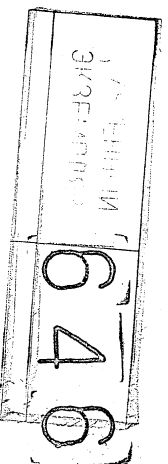
A

2880



1- Дуга поперечная; 2- фрамуга; 3- лист краиний; 4- лист средний.

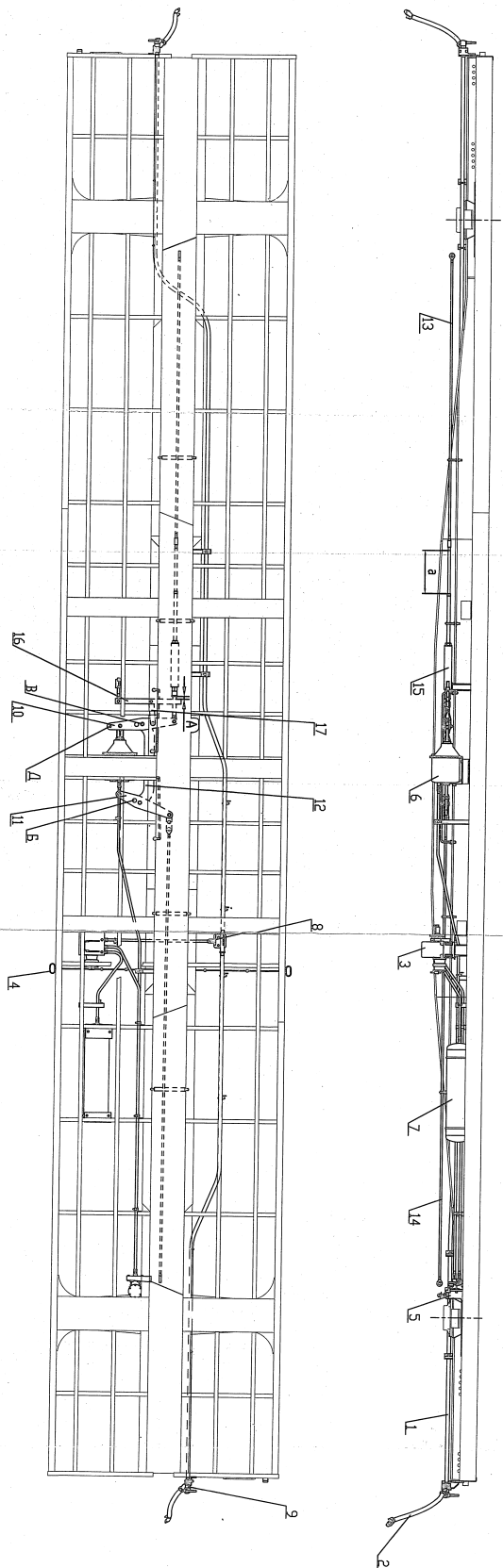
Рисунок 5 -- Крыша



Инв. подл.	Подпись и дата	Взам. инв.	Инв. дубл.	Подпись и дата
7038-380	Граф 7.07.08			

Изм.	Лист	№ докв.	Подп.	Дата	7038.00.000 РЭ	Лист
						32

Формат А3



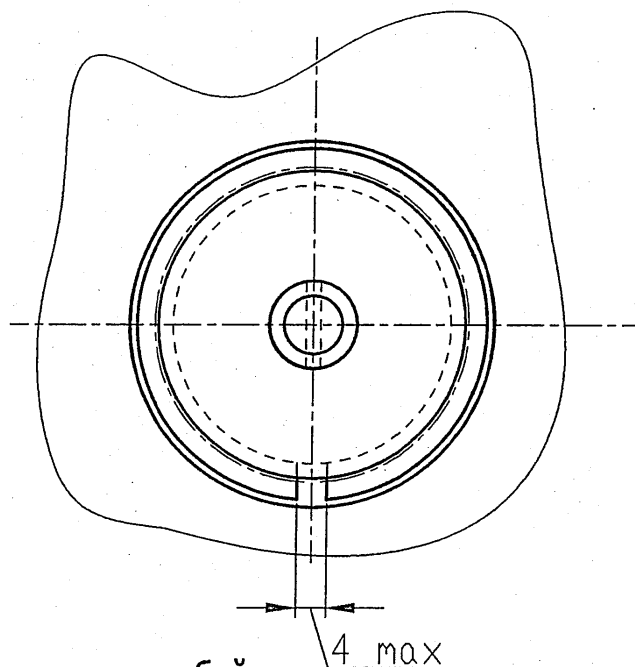
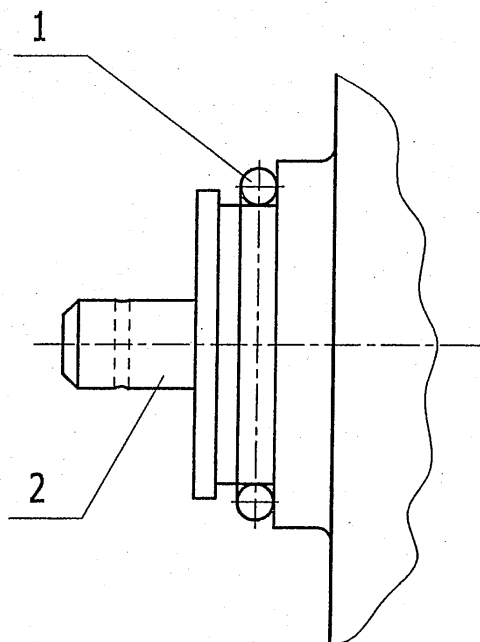
- 1 - Мостовый тросовый
- 2 - Соединительный рычаг
- 3 - Возвратный рычаг
- 4 - Цепочка выжимного клапана
- 5 - Автостоп
- 6 - Тормозной цилиндр
- 7 - Воздушный резервуар
- 8 - Крон роздаточный
- 9 - Рычаг концевой
- 10 - Рычаг горизонтальный
- 11 - Рычаг горизонтальный
- 12 - Застяжка
- 13 - Тяга
- 14 - Тяга
- 15 - Рычаг стопный
- 16 - Рычаг стопный
- 17 - Рычаг

Рисунок 6 - Тормоз автоматический

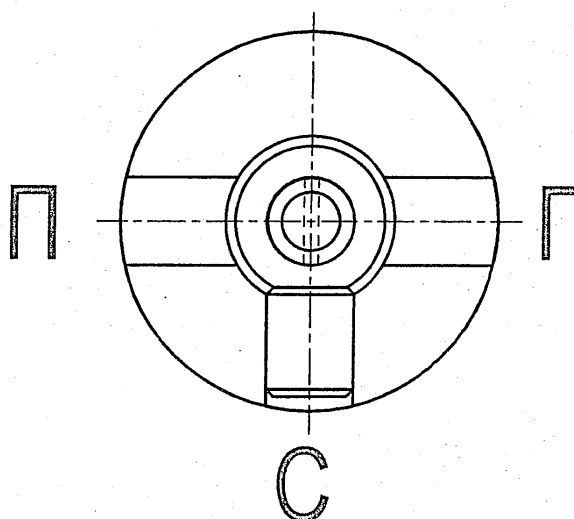
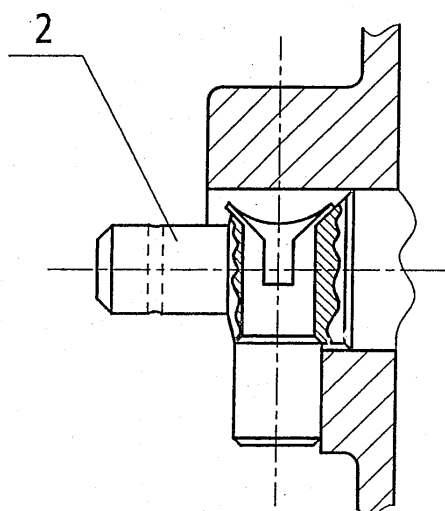
УЧЕТНАЯ
ЭКЗЕМПЛЯР
646

Перв. примен.

Справ. N



Фиксация валика переключателя режимов скобой.



Установка валика предохранителя режимов на среднем режиме.

1. Скоба.
2. Валик переключателя режимов.

Примечание. Обозначение режимов:

П - порожний;

Г - груженный;

С - средний.

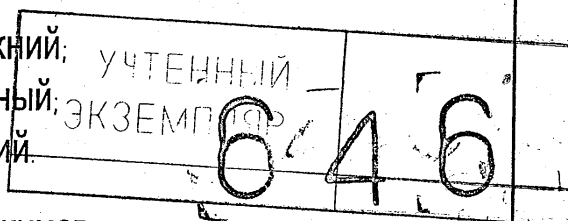


Рисунок 7 - Фиксация валика переключателя режимов

Изм. N подл.

Подп. и дата

В зам. инв. N

Инв. N дубл.

Подп. и дата

Лист

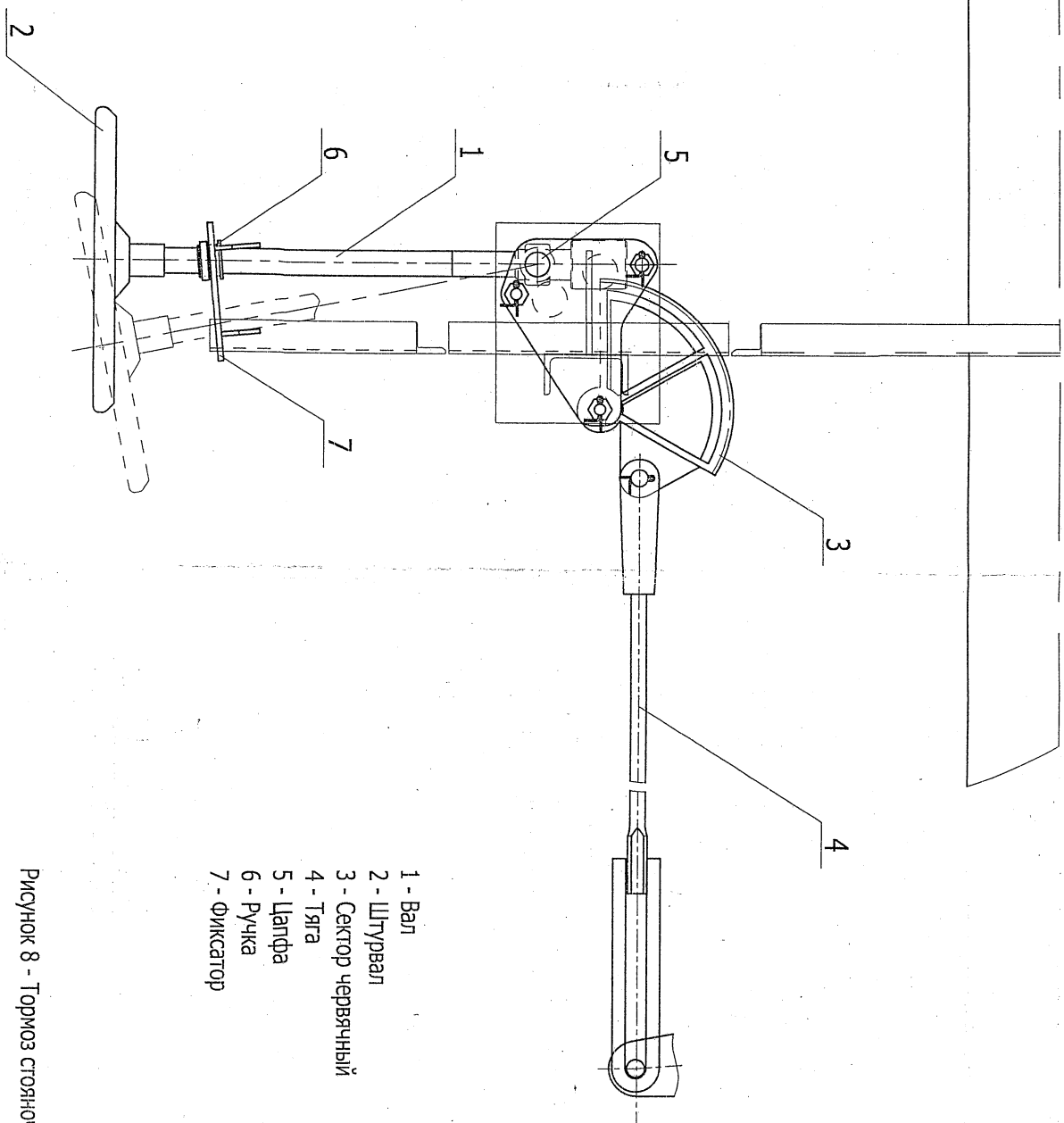
34

7038.00.000 РЭ

Формат А4

Изм. Лист N докум. Подпись Дата

Продольная ось вагона



- 1 - Вал
- 2 - Штурвал
- 3 - Сектор червячный
- 4 - Тяга
- 5 - Цапфа
- 6 - Ручка
- 7 - фиксатор

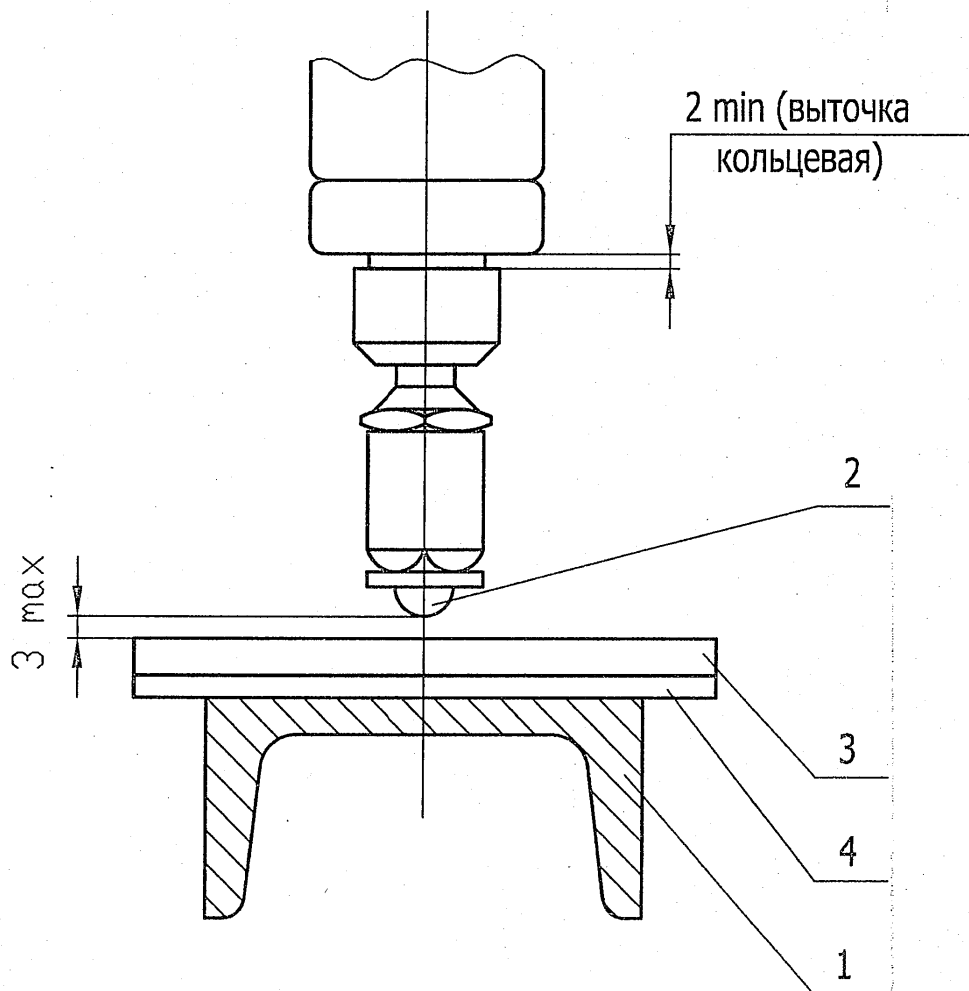
Рисунок 8 - Тормоз стояночный

УЧТЕНЫ
ЭКСПЕРТЫ

940

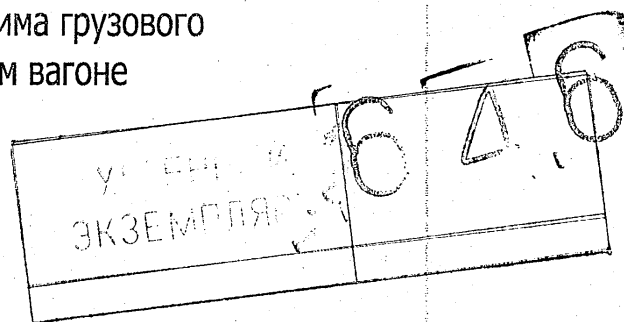
Справ. N	Перв. примен.
----------	---------------

Инв. N подл.	Подп. и дата	В зам. инв. N	Инв. N дубл.	Подп. и дата
7038-380	7.04.08			



1. Упор
2. Упор авторежима
3. Планка контактная.
4. Планка регулирующая.

Рисунок 9 - Установка авторежима грузового на незагруженном вагоне



Изм.	Лист	N докум.	Подпись	Дата

7038.00.000 РЭ

Лист
36

ПОДПИСАНО

НА

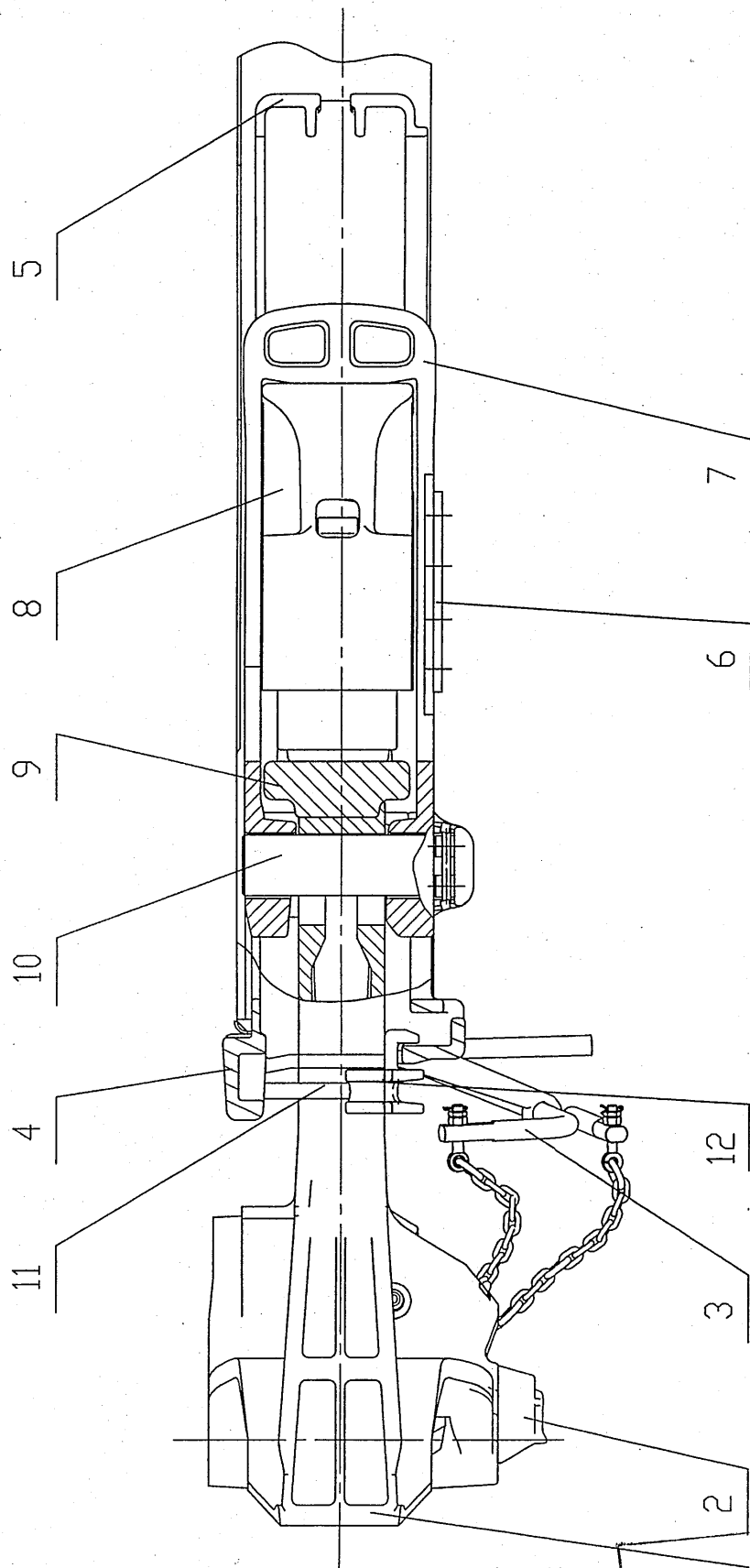
19.12.12

Изм.	Лист	N докум.	Подпись	Дата
1	Нов	7038.00.00	РЗ	19.12.12

7038.00.000 РЗ

Лист

37



- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| 1 Автосцепка СА-3 | 7 Хомут тяговый |
| 2 Кронштейн ограничительный | 8 Аппарат поглощающий |
| 3 Расцепной привод | 9 Плита упорная |
| 4 Упор передний | 10 Клин тягового хомута |
| 5 Упор задний | 11 Подвеска маятниковая |
| 6 Планка поддерживающая | 12 Балочка центрирующая |

Рисунок 10 - Устройство автосцепное

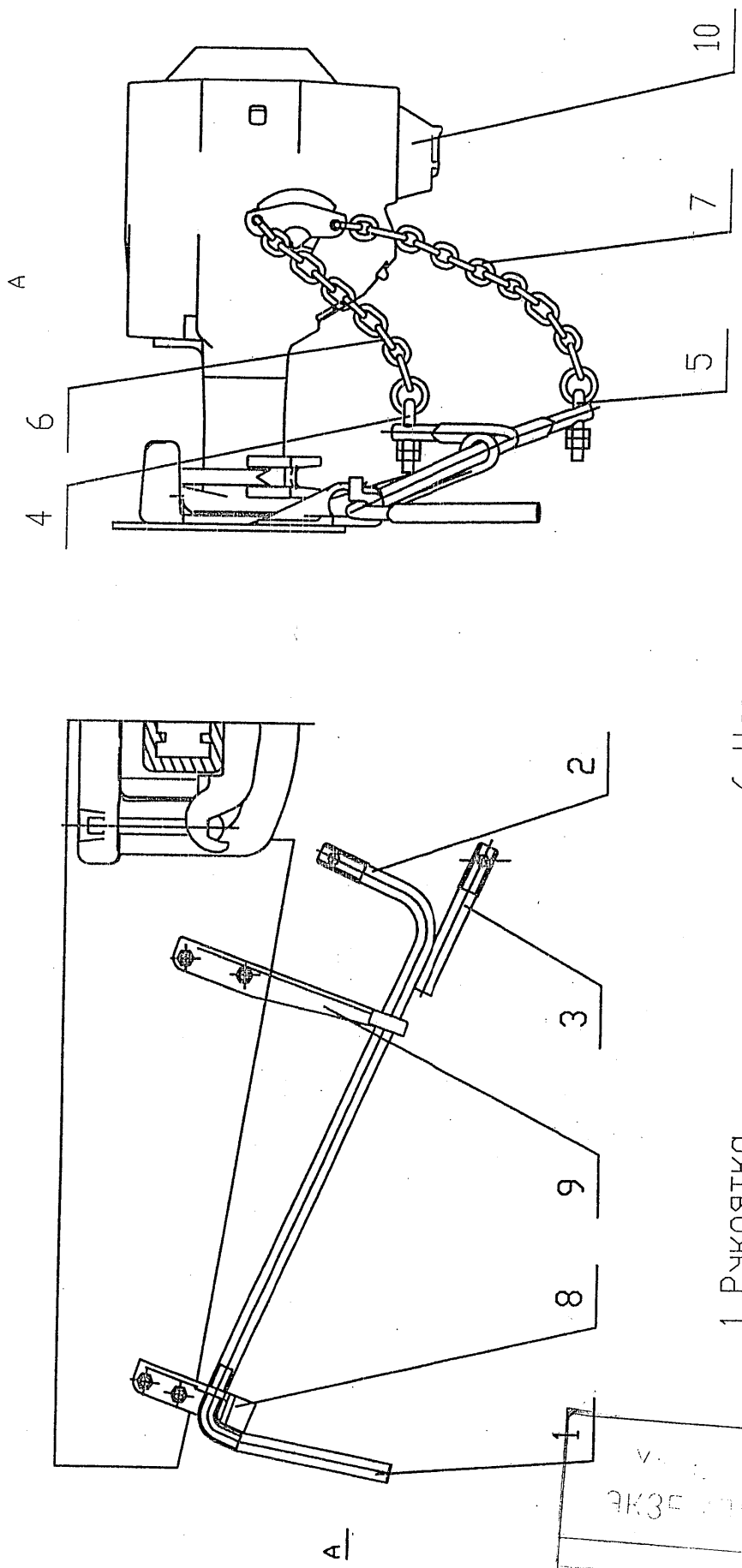
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ
УЧЕТ

646

ПОДПИСАНО
 14.12.12
 14.12.12

Изм.	Лист	N докум.	Подпись	Дата
1	НОВ	7038.094	<i>[Signature]</i>	14.12.12

7038.00.000 РЗ



- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| 1 Рукоятка | 6 Цепь расцепная |
| 2 Расцепное плечо | 7 Цепь блокировочная |
| 3 Блокировочное плечо | 8 Кронштейн фиксирующий |
| 4 Болт расцепной цепи | 9 Кронштейн |
| 5 Болт блокировочной цепи | 10 Ограничительный кронштейн |

Рисунок 11 - Расцепной привод

ПОДПИСЬ
 № 1
 19.12.12

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
1	Ноб	7038.00.00	СР	14.12.12

УЧЕТНЫЙ
 ЭКЗЕМПЛЯР
 6716

7038.00.000 РЭ

Лист
 39

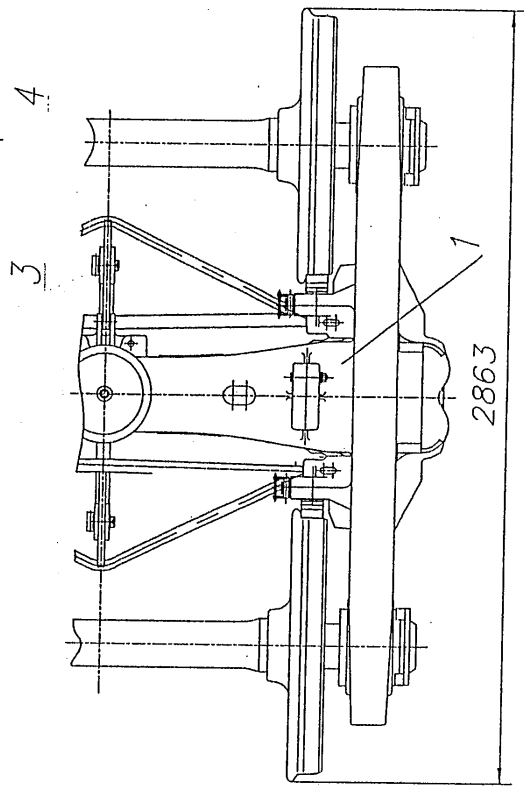
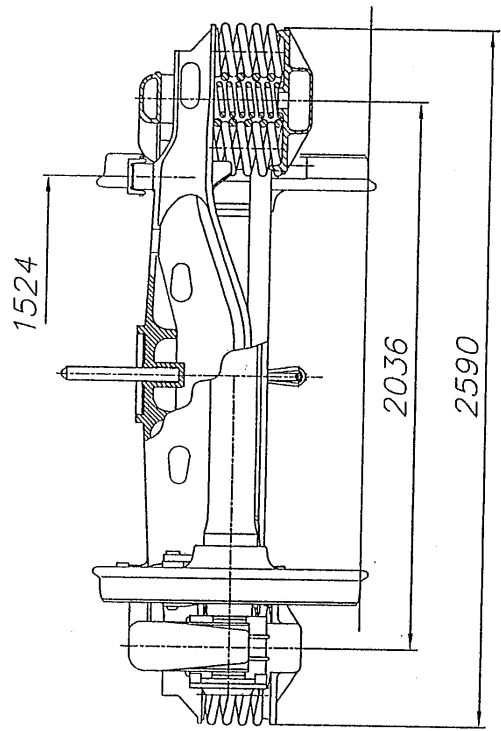
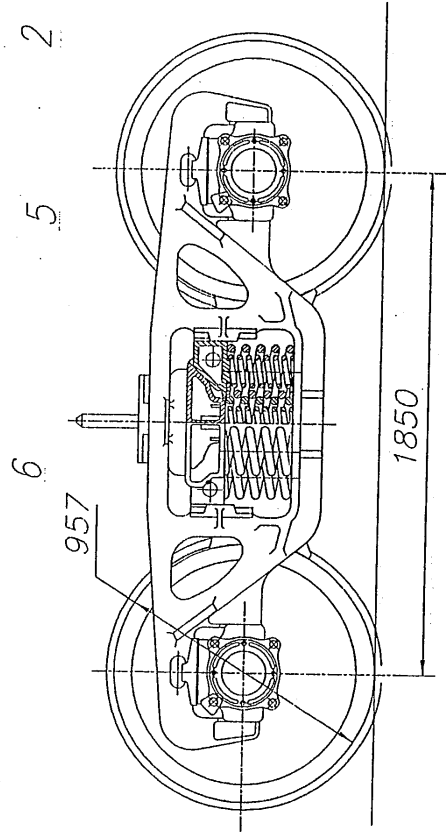


Рисунок 12 - Тележки моделей 18-7055, 18-100, 18-1750.0, 18-9770
 и другие взаимозаменяемые модели

- 1 Балка наддресорная
- 2 Боковая рама
- 3 Тормозная рычажная передача
- 4 Колесная пара с буксовыми узлами
- 5 Рессорное подвешивание
- 6 Шкворень

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

[illegible]

УЧЕБНЫЙ
ЭКЗЕМПЛЯР

Неучтенный экзemplя
Последующие изменения
вноситься
НЕ БУДУТ

7038.00.000 РЭ

Лист
44
37

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
------	------	----------	---------	------